WIDE COLOUR

F-1支援戦闘機

カラー：空母アイゼンハワーの搭載機

☆特 集☆ 今日のスイス空軍：歴史と組織の全貌

米国で複元されたあるムスタング物語

'78

FEBRUARY

BUNRIN-DO JAPAN

$3.30

(Photo by T. Hoshina)

偵察航空隊に配備されているRF-4E ファントムIIの迷彩第1号機が，去る11月中旬三菱重工小牧工場で初飛行した．この迷彩色はF-1支援戦闘機のものと同じで全てのRF-4E にIRAN時この塗装を施すことになっている．写真でわかるように標準塗装機よりも，機首番，シリアルナンバー，日の丸が小さくなっている．

(Photo by T. Hoshina)

迷彩塗装がお目見え
航空自衛隊のRF-4EファントムII

New camouflage scheme was employed by the RF-4E Phantom II reconnaissance planes being assigned to the Japanese Air Self-Defense Force. The first plane, so dressed up, made its first flight at Mitsubishi - Komaki Works, in November 1977. The plane's number on the nose, Serial and Hinomaru national insignia are smaller than those now in use. The new scheme, similar to that for the F-1, will be accepted by all RF-4Es in time of IRAN.

初の離着艦テストを行なった米新鋭空母
ドワイト　D.アイゼンハワー

Pictures by Y. "JAKE" YAMADA

上空をフライパスする海軍実験センター所属のA-7, F-4, A-6。

F-4, A-7 & A-6 from Naval Experimental Center, Patuxent River NS, fly-past over IKE.

離艦するF-4ファントムII。 F-4 Phantom II [illegible]

飛行甲板上のS-3Aバイキング。

S-3A Viking aboard the flight deck

AIRCRAFT START LAUNCHING OUT OF NEWLY COMMISSIONED USS DWIGHT D. EISENHOWER

着艦進入するF-14A
F-14A approach

F-14A waiting for her turn

着艦したS-3A
S-3A catches the deck

▲ドワイト D.アイゼンハワーに搭載予定の第32戦闘飛行隊（VF-32）所属のF-14A。

▲F-14A of VF-32, a squadron to be assigned to IKE

▼ハンガー・デッキに格納された第46攻撃飛行隊（VA-46）所属のA-7E。

▼A-7E of VA-46 in IKE's hangar deck

フェアチャイルド　A-10A

FAIRCHILD A-10A

両主翼下面に空対地誘導弾を装備して急降下するA-10A。

Diving is the A-10A with air-to-ground missiles under the wing

A-10A of 355th TFW, Davis-Monthan AFB

デビスモンサン基地の第355戦術戦闘航空団(355th TFW)所属のA-10A.

A-10A of 354th TFW, Myrtle Beach AFB

[illegible]354戦術戦闘航空団(354[illegible]FW)所属のA-10A.

355th TFWのA-10A.

A-10A of 355th TFW, Davis-Monthan AFB

354th TFWのA-10A。機首右側面に“ペイブペニイ”レーザー目標指示ポッド架が見える。

A-10A of 354th TFW. Note the "Pave Penny" laser target indicator pod

胴体と主翼下面に訓練用爆弾を装備して飛行する355th TFW所属機。

A-10A of 355th TFW with mock bombs under the fuselage and main wing

(Photo by R. E. Kling)

F-18ホーネット開発用試験機
ノースロップYF-17

このページは去る9月セシルフィールド海軍航空基地で撮影したYF-17。1977年のパリ航空ショーに参加した際の番号が胴体側面に描かれている。

YF-17 at Cecil Field NS, September 1977. Numbers used in the 1977 Paris Show still remain.

(Photo by R. E. Kling)

(Photo by R. E. Kling)

(Photo by F. B. Mormillo)

このページは現在ミラマー基地でF-18 開発のためのテストに使用されている同機。去る10月29日のオープンハウスで初公開された。

(Photo by F. B. Mormillo)

YF-17 under the F-18 R & D possibility test at Miramar NS open house, 29 October 1977.

マクダネル・ダグラス F-15A “イーグル”
MCDONNELL DOUGLAS F-15A EAGLE

1月号で紹介したサメロを描いたF-15A。同機はエドワーズ基地にある空軍航空力学実験隊（AFDL）でアドバンスト・エンバイロメンタル・コントロール・システム（AECS）の実験に使用されている。

F-15A of 49th TFW, Holloman AFB, New Mexico. A 20mm Vulcan is seen on the left wing root, on the left photo.

(Photo by Peter Green

Photo by Peter Greve

ホロマン基地の第49戦術戦闘航空団（49th TFW）所属のF-15A。左は右主翼付根に装備されている20mmバルカン砲。

F-15A in use by AFDL of Edwards AFB for the Advanced Environmental Control System program.

(Photo by Peter Greve)

(Photo by M. Fricke)

永世中立国　スイス空軍の翼①

WINGS OF SWITZERLAND

▲編隊着陸するハンターMK.58。
▲Hunter Mk.58 taking off

▼No.1スコードロン所属のハンターMK.58。
▼Hunter Mk.58 of No.1 Squadron

(Photo by M. Fricke)

(Photo by Lars Soldeus)

スェーデン空軍機 ――③

▲アフターバーナを使用して飛行中のF13ウイング所属のサーブAJ37ビゲン。
SAAB AJ37 Viggen of F13 Wing

▼F15ウイング所属のSK37ビゲン複座練習機。
SAAB SK37 Viggen Two-seat Trainer of F15 Wing

SWEDISH AIR FORCE

(Photo by Lars Soldeus)

飛行中の僚機の操縦席から見たF13ウイング所属のAJ37ビゲン。

SAAB AJ37 Viggen of F13 Wing seen from the cockpit of another plane in flight

(Photo by Lars Soldeus)

F-18ホーネット開発用実験機
ノースロップYF-17

F-18 Hornet R&D test plane Northrop YF-17　　Photos by F.B. Mormillo

去る10月29日，ミラマー海軍航空基地のオープンハウスの際，初公開された米海軍の新艦上戦闘機F-18ホーネットの原型，F-18の原型と称しているが，実は前回のパリ航空ショーにも展示された，空軍の軽量戦闘試作機（LFW）競争試作で造られたノースロップYF-17の1機。F-18はマクダネル・ダグラス社が主契約会社，ノースロップがサブになって開発されることになっており，基本となるのはこのYF-17であり，実質的なF-18の1号機は1978年夏頃に初飛行する予定である。F-18では主翼の平面型は翼幅が75cmほど延長され，前縁の内・外翼の境にはソーカットが付き，翼端のサイドワインダー用ラックのほかに，内翼下に片翼2か所のハード・ポイントが新設される。ハード・ポイントは空気取入口ダクト側下面にも計4か所設けられる。さらに胴体両側のストレークは前方に延ばされ，機首もふくらんだものに変ることになる。

52

YF-17 allegedly to be the prototype of the F-18 Hornet, a carrier fighter the U.S. Navy intends to add in its strength. At Miramar openhouse, 29 October 1977. The F-18 development is being done by McDonnell Douglas (as the prime contractor) and Northrop (as the subcontractor). The first flight is expected sometime in 1978.

北欧の国　スウェーデンの空軍機

▲F10ウイング所属のサーブ J35F ドラケン戦闘機。機首下面に赤外線探知装置を装備している。主翼下のミサイルは電波誘導のRb27 ファルコン。空軍の"黄演習（Yellow Exercise）"に参加した機体。

▲ SAAB J 35F Draken of F10 Wing, participating in the AF exercise "Yellow Exercise." Note the infrared detector under the nose. The missile is Rb27 Falcon.

▼F 10ウイングのJ35F，1971年の"赤演習（Red Exercise）"に参加した機体。

▼ J 35F Draken of F10 Wing, participating in "Red Exercise," 1971.

SWEDISH AIR FORCE

Photos by L.G. Soldeus

▲F 20ウイング所属のSK60A（サーブ105）基本練習機。A型を兵装可能にしたものがSK60Bである。1970年10月F20のホームベースウプサラ基地で撮影。

▲ SK 60A (SAAB 105) primary trainer of F20, at Uppsala, the F20 home base, October 1970.

▼F 20ウイングで使用している機首にパノラミックカメラを装備したSK 60C。C型はB型の機首を延長して偵察カメラを装備したもの。

▼ SK 60C with nose containing a panoramic camera. Photo taken in Nov 1974

▼F 16ウイング所属のドラケンの複座型SK 35C。1970年10月ウプサラ基地で撮影。

▼ SK 35C (two-seat) Draken of F16 Wing, taken at Uppsala, October 1970.

▲F 17ウイング所属のA32A ランセン。A 32は現在F 6ウイングで少数機使用されているだけで、他はA J 37に変わっている。

▲ A 32A of F17 Wing. Most of A 32 palanes have been replaced by AJ 37. Some still in use by F6 Wing.

◀カルマー基地をベースとしているF 12ウイング所属のJ 32B。1966年の撮影。

◀ J 32B of F12 Wing based at Kalmar, taken in 1966.

▼F 11ウイングに所属していたS 32C 偵察機。標準の迷彩塗装を施している。1971年の撮影。

▼ S 32C reconnaissance aircraft of F11 Wing, in standard camouflage at F17 in 1971.

▲F 4ウイングに所属していたJ 29F（サーブ29）。機首の帯は赤でNo.1スコードロンを示す。J 29は1967年初めまでに全てJ 32に機首変更された。

▲J 29F (SAAB 29) of F4 Wing. Red nose band shows aircraft of No.1 Sqdn. Taken at F10 in 1968. All J 29s have deen replaced by J 32 early in 1967.

▼F 3ウイングに所属していたS 29C。C型は写真偵察型で機首にカメラを装備している。

▼S 29C of F3 Wing, at Ängelholm 1968.

▲1973年の演習に参加したF 8ウイング所属のTP83軽輸送機。

▲ TP 83 transport of F8 Wing participating in 1973 exercise.

▲F 18ウイング所属のSK50練習機。現在はSK61練習機の導入によりSK50は連絡用に使用されている。

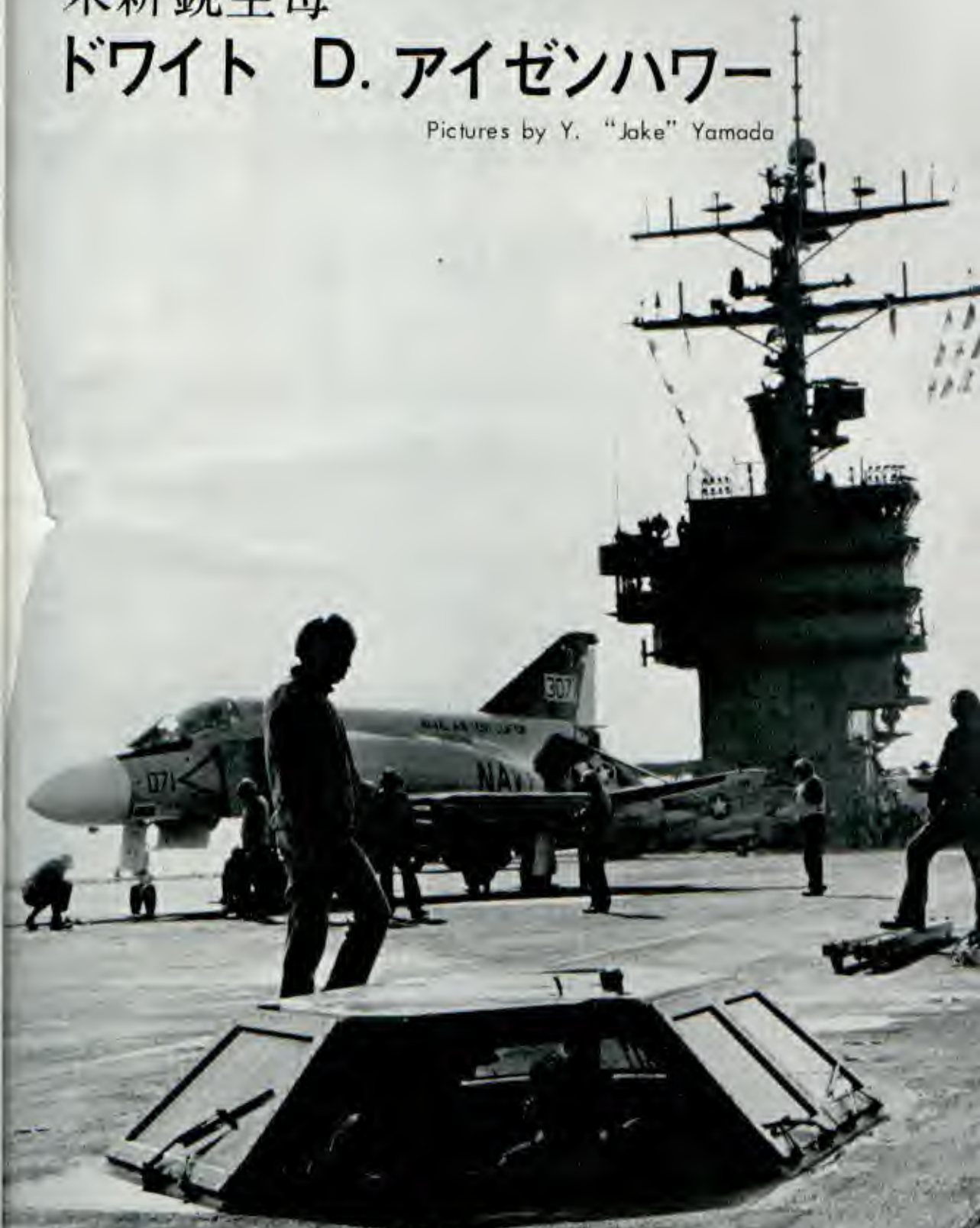
▲ SK 50 trainer of F18 Wing; SK 50 is now in use for liaison as SK 61 being used as trainer.

▼1971年撮影のF 17ウイング所属のSK16A。SK50に機種変更された後，すべてスクラップになった。

▼ SK 16A of F17 Wing, 1971. All SK 16s were scrapped after having been replaced by SK 50.

初の離着艦テストを行なった
米新鋭空母
ドワイト D. アイゼンハワー

Pictures by Y. "Jake" Yamada

USS DWIGHT D. EISENHOWER (CVN-69) & HER AIRCRAFT

去る10月18日に就航した，米海軍の最新鋭原子力空母ドワイト D.アイゼンハワー（CVN-69）の初の発着艦テストが，10月21，22の両日，バージニア州ノーフォーク港沖で，パタクセントリバー基地の海軍実験センター所属機を使用して行なわれた。

The US Navy's newest nuclear-powered aircraft carrier CVN-69 DWIGHT D. EISENHOWER (95,000 tons) commissioned at Norfolk NS, Va. on 18 October 1977. Aircraft from the Naval Experimental Center of Patuxent River NS had the honor to fly to and from the new carrier, off Norflok, 21 and 22 October.

飛行甲板にWE LIKE IKEの人文字を描いて航行中の写真。アイゼンハワーはニミッツの同型艦で，米海軍の原子力空母としては3隻目であり，各種運航テストの後来年10月以後に大西洋の第6艦隊に配属される予定になっている。エレベーターとカタパルトは各4基，対空用の8連装のシー・スパロー発射機を3基装備している。

WE LIKE IKE Unlike her predecessors, IKE will deploy with aircraft which utilize new nose-gear launching equipment rather than the older style bridle system.

ウエイブ・オフする同艦に搭載される第34攻撃飛行隊（VA-34）所属のA-6E。

A-6E of VA-34 waving-off. The advantage of the nose-gear launch system is that it is quicker and safer. IKE has one bridle arrestor boom because there are still enough aircraft in the Navy which need the bridle system.

着艦フックを下げてウエイブ・オフする海軍実験センター所属のF-14A。主翼下面にはフェニックスAAMを装備している。

F-14 of Naval Experimental Center equipped with Phenix AAM. IKE has a 4.5 acre flight deck to support as many as 100 embarked aircraft.

着艦テストは21日午前11時すぎから行なわれたが，各機はそれぞれウエイブ・オフを10回ほどくり返した後に着艦した。この艦の艦橋は3段に分かれており，上から飛行艦橋，戦闘艦橋，航海艦橋となっていて，その下にはテレビカメラが備えられている。

Three-stage bridges are from the top : the flight bridge, combat bridge and navigation bridge.

F-14A on catapult, 22 October. IKE has four catapults, and four elevators.

離艦テストは22日午前10時から行なわれた。写真はカタパルト上で離艦準備中のF-14A。右下に見えるのはバブルとよばれるカタパルト・ステーション。

発艦する海軍実験センター所属のF-4J。
F-4J of Naval Experimental Center launched.

カタパルトに向うF-4JとF-14A。 F-4J and F-14A taxiing towards catapult.

艦橋前の甲板に並ぶA-6，F-14，A-7，F-4，S-3の各機。全長332m，満載時の排水量91,400t という大型空母でも航行中に艦がゆれないことはない。左ページ下からこのページ下にかけての写真で後を航行中の艦を見てわかるように，全速航行中上下に1mほどゆれる。

A-6, F-14, A-7, F-4 and S-3 in rows. Because conventional propulsion fuel storage is not required, IKE can carry 70 percent more aviation and has berthing and ship facilities to support 50 percent more air wing personnel than conventional carriers.

カタパルト上で離艦準備中のA-6E。

カタパルトに向う海軍実験センター所属のS-3A。
S-3A of Naval Experimental Center.

横須賀に入港した
米空母キティーホークの艦載機

10月のコンステレーションに続き、去る11月23日[illegible]に入港したキティーホークの艦載機を紹介しよう。

後部甲板に並ぶF-14とEA-6B。
F-14 and EA-6B

USS KITTY HAWK (CV-63), YOKOSUKA NS, 23 NOV 77

第213戦闘飛行隊（VF-213）所属のF-14Aトムキャット。

F-14A Tomcat of VF-213

VF-114所属のF-14A。

F-14A of VF-114

第192攻撃飛行隊（VA-192）所属のA-7EコルセアⅡ

A-7E Corsair Ⅱ of VA-192

第131電子戦攻撃飛行隊（VAQ-131）所属のEA-6Bプラウラー。
EA-6B Prowler of VAQ-131

第52攻撃飛行隊（VA-52）所属のKA-6Dイントルーダー。
KA-6D Intruder of VA-52

VA-195所属のA-7EコルセアII。
A-7E Corsair II of VA-195

第33対潜飛行隊（VS-33）所属のS-3Aバイキング。
S-3A Viking of VS-33

VS-33所属のUS-3A。US-3AはS-3Aの胴体を改造して輸送型にした機体である。
US-3A, a transport variant of S-3A, of VS-33.

第122艦載早期警戒飛行隊（VAW-122）所属のE-2Cホークアイ。
E-2C Hawkeye of VAW-122

Music Makes Our Future

CBS/SONY INC.

レコードで再現、臨場感あふれるジェット・サウンド。

あのスーパーカー・サウンドに続くブームの本命は、このジェット・サウンドです。いま、
CBS・ソニーならではのビッグな企画で、そのスーパー・フライトの全貌を完全収録!

TAKE OFF/CITATION

■25AH264 30cmLPステレオ ¥2,500
■特典/大型コックピット・ポスター(A全)豪華8ページ解説書

セスナ社製最新鋭ジェットサイテーションC-500のもつジェット機特有の迫力あるスーパー・サウンドをリアルに再現。東京→函館間1時間15分のジェット・フライト〜操縦法、フライト・チェック、コントロールタワーとの交信など、コックピットレポートの全貌を収録したドキュメント・ドラマです。まさにジェット・サウンド・ブームの到来を予告する、航空ファン必聴必携のアルバム!

絶賛発売中!

収録内容
SIDE A : TOKYO INTERNATIONAL AIRPORT/PREFLIGHT, CABIN, BRIEFING/BEFORE START CHECK/ENGINE START/AFTER START CHECK/TAXI CLEARANCE/TAXIOUT/PRE TAKE OFF CHECK/TAKE OFF/CLIMB CHECK/MORIYA DEPARTURE/ATC CLEARANCE/REACHING 25,000ft & CRUISE

SIDE B : TUNING MATSUSHIMA/POSITION BANDAI/POSITION MATSUSHIMA/POSITION MIYAKO/TUNING HAKODATE/CONTACT SAPPORO CONTROL/DESCENT CHECK/POSITION TOI/HAKODATE RADIO/BEFORE LANDING CHECK/APPROACH/MISSED APPROACH/APPROACH/LANDING/AFTER LANDING CHECK/SPOT IN/ENGINES SHUTDOWN, HAKODATE AIRPORT/CITATION TAKE OFF

■構成・解説/青木日出雄
(航空ジャーナル)

THE AIR RACES/RENO'77

■25AH363 30cmLPステレオ ¥2,500

世界最高、航空史上最大といわれる伝統的なエア・レースの全貌を、CBS・ソニーが遂にレコード化!今年で第14回を迎えたアメリカ・ネバダ州リノのエア・レースのデッド・ヒートの模様を克明につたえてくれる貴重なアルバムです。第2次世界大戦で活躍した戦闘機の改造レーサーが参加したレース等、各種レースやプレーンの紹介を収録。レースの全容が、この1枚で甦る!

絶賛発売中!

収録内容
SIDE A : OPENING CEREMONIES/RACE : IKL (F-1) Championship/W.W.II Combat Aircraft/RACE : AT-6 Championship/SNOW BIRDS Air Demonstration

SIDE B : W.W.II Battle "TORA! TORA! TORA!"/AEROBATICS/RACE : UNLIMITED CHAMPIONSHIP/

■構成・解説/青木日出雄・中村浩美

Mirage ⅢRS Photo-reconnaissance Plane. A squadron consists of 18 Mirage ⅢRS's.

ミラージュⅢＲＳ写真偵察機。スイス空軍では１飛行隊18機のミラージュⅢＲＳを装備している。

永世中立国　スイス空軍の翼 （本文55ページ参照）

WINGS OF PERMANENT NEUTRAL STATE, SWITZERLAND

ホーカーシドレー・ハンターMk.58。空軍ではハンター190機を装備している。
Swiss AF has 190 Hawker Siddeley Hunter Mk. 58s.

50機装備しているピラタスP-2軽飛行機。

Pilatus P-2 Light Airplane. Swiss AF is reportedly equipped with 50 P-2s.

迎撃中隊で使用しているミラージュIIIS。
Mirage IIIS in use for its interceptor squadron.

70機装備しているピラタスP-3。
Pilatus P-3. Swiss AF has 70 P-3s.

戦闘地上攻撃機中隊に配備されている、デハビランド・ベノムDH112.

Dehavilland / Venom DH112.

F-16プロトタイプ機から発射された，レーダー誘導ＡＩＭ-7Ｆスパローー空対空ミサイル。写真はさきごろカリフォルニア州チャイナレークで行なわれたテストの際高度17,600フィート，マッハ1.05で発射されたミサイルを撮影したもの。上は発射準備完了のスパロー。中は最大推力に達したミサイル。

機体から離れ誘導が始まり，計画コースに加速するスパロー。

ヨーロッパ地域向けホーカーシドレーＨＳ125-700の1号機。同機はスイスのチャータグ航空会社に引渡されたもの。-700は1976年6月に初飛行している。

ソ連の超音速旅客機Tu-144が去る11月1日から，モスクワのドモデドボ空港と中央アジアのカザフ共和国アルマアタ間に就航した。この路線は3,278 kmあり同機は2時間で飛行する。上はアルマアタ空港におけるTu-144。中左はドモデドボ空港の同機。中右は飛行中の客室。

飛行テスト中のアントノフAn-28旅客機。同機はAn-14の胴体を長くして，エンジンをターボプロップに変えたもので，1969年に初飛行している。

11月中旬横田基地に飛来したVMFA-235所属のF-4J（昭島市　橋本裕明）。

F-4J of VMFA-235 flew overto Yokota AB, Nov. 1977.
(H. Hashimoto, Tokyo)

10月末厚木基地に飛来した，空母コンステレーション搭載のVFP-63　DET-1所属のRF-8G（相模原市　橋本　隆）。

RF-8G of Det-1, VFP-63, USS CONSTELLATION, Atsugi NAS, Oct. 1977. (T. Hashimoto, Tokyo)

A-7E of VA-195 from USS KITTY HAWK (Y. Takeuchi, Tokyo)

厚木基地に飛来した空母キティーホーク搭載VA-195のA-7E（東京都　竹内義久）。

第5空軍のP-38ライトニング

P-38 LIGHTNINGS PARTISPATING IN THE WAR WITH 5AF

グラビアに連載中の装備機でたどる「米第5空軍史」の写真のなかからロッキードP-38の珍らしい塗装の機体を選んで、クローズアップで紹介することにしよう

（上）1943年夏からライトニングを装備して戦闘に参加した第475戦闘大隊（475th FG）の初代大隊長ジョージ・プレンティス少佐の乗機であるP-38H　コクピットにいるのは同隊長である。
（下）上と同じく第475戦闘大隊第433戦闘中隊（433rd FS）のアンダーソン中尉の乗機であるP-38J"バージニア・マリー"号。1944年7月、ニューギニア北西方のビアク島にて撮影。

P-38H flown by Maj. George Prentice (in cockpit), Commander of 475th FG, 1943 (Dennis Glen Cooper)

P-38J "Verginia Marie" flown by Lt Anderson of 433rd FS, 475th FG. Biak Island, northwest of New Guinea, July 1944 (C. R. Anderson)

WORLD WAR TWO AIRCRAFT IN ORIGINAL CO
オリジナル・カラー
第二次大戦機

B-25J Mitchel, 405th BS, 38th BG, 5th AF. This fresh "Green Dragon" was caught into a camera at Pitae AFB, Morotai Island.

“グリーン・ドラゴン”のマーキングで有名な第5空軍第38爆撃大隊(38th BG)の第405爆撃中隊(405 th BS)所属のB-25Jミッチェル爆撃機。この“ドラゴン”はB-25のマーキングでは欠かせないほどよく知られているが、れがオリジナル。モロタイ島のピタエ空軍基地で撮影

第475戦闘大隊(475th FG)の大隊長チャールズH.マクドナルド大佐の乗機であるP-38J　機首に日本機24機撃墜のマークが見える．同大佐の撃墜スコアは27機で，リチャードI.ボング少佐，トーマスB.マクガイアJr少佐に次ぐ第5空軍第3のエースである．写真は1944年11月，レイテにて撮影．

P-38J flown by Col Charles H. MacDonald, Commander of 475th FG, Leyte Island, November 1944. The 24 victory score, marked on the nose, shows he is one of the 5A F Ace's together with Maj Richard I Bong and Maj T Thomas B. McGuire Jr. (C. R. Anderson)

第475戦闘大隊の太平洋戦での最後の大隊長であるジョンS.ロイセル中佐の乗機であるP-38J，終戦直後の1945年10月，韓国のキンポ基地で撮影。

P-38J flown by LtCol John S. Loisel, the 475th FG Commander in the last stage of the Pacific War. Photo taken at Kimpo AFB, Korea, October 1945. (C. R. Anderson)

Another B-25J Mitchell of the "Black Panther" unit, 501st BS, 345th BG, 5th AF, was also taken in color originally at Pitoe AFB, Morotai Is. The "Panther" drawn this way, was the first gain ever had.

機首に黒いパンサーのマークを描いたB-25J ミッチェル。"ブラック・パンサー"のニックネームがつけられた第345爆撃大隊(345th BG)の第501爆撃中隊(501st BS)の所属機と思われるが、これまでに発表されている同隊機の写真では、パンサーのマークは機首下方までいっぱいに描かれており、このような描き方は初めてである。これもモロタイ島のピタユ空軍基地で撮影。

第475戦闘大隊第433戦闘中隊(433rd F.S)の中隊長ウォレン・ルイス少佐のP-38J 胴体の青い2本の線は中隊長機を示す 1944年夏，ビアク島にて

P-38J with two blue FS commander bands on the fuselage, flown by Maj Warren Louis, Commander of 433rd FS, at Biak Is., 1944. (C.R. Anderson)

↖ 93ページと同じ第475戦闘大隊第433戦闘中隊のアンダーソン中尉の乗機"バージニア・マリー"号。

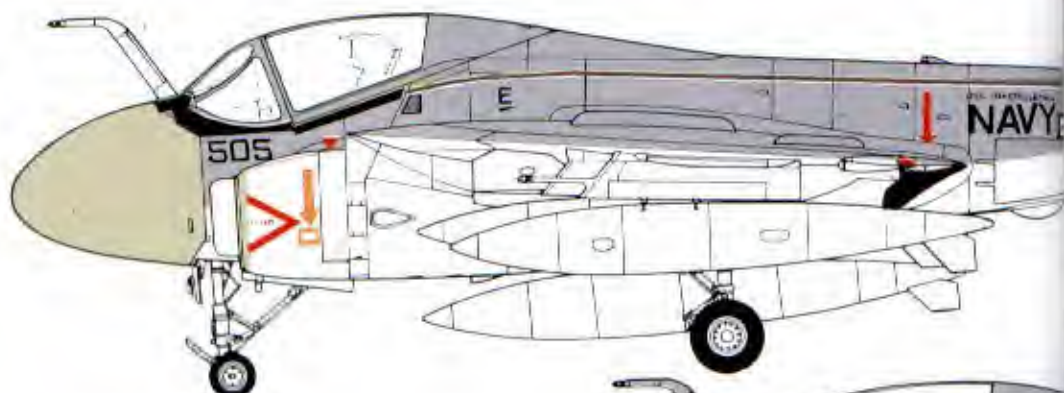
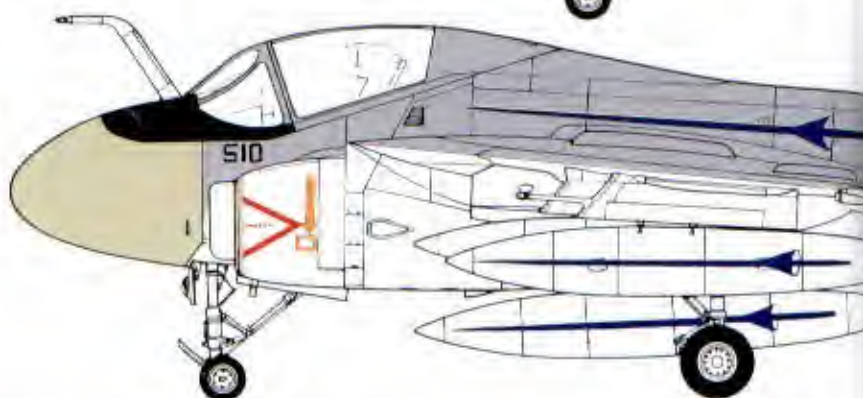
⬆ P-38J "Verginia Marie" flown by Lt Anderson of 443rd FS. (C.R. Anderson)

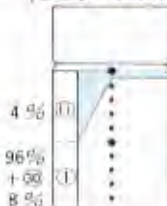
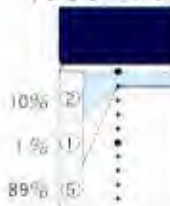
⬇ 第8戦闘大隊（8th FG）第80戦闘中隊（80th FS）のP-38H。1943年9月14日、ニューギニアのポートモレスビーにて。

⬇ P-38H of 80th FS, 8th FG, Port Moresby, New Guinea, 14 Sept. 1943. (USAF)

グンゼ産業Mr.カラー

GUNZE SANGYO

ハイモデリングのための塗装マニュアル

GRUMMAN A-6 INTRUDER

グンゼ産業Mr.カラー 配合ガイド

ライトガルグレイ		インシグニアホワイト		インシグニアブルー	
2%	⑦	4%	⑪	10%	②
3%	㉞	96% + ㉚ 8%	①	1%	①
5%	①			89%	⑤
90%	⑪				

配合ガイドの見かた

グンゼ・カラーのビンをレイアウトした混色パターンは，左のナンバーがグンゼ・カラーナンバーで，中央の目盛りは混合%を示し，ひと目盛りが10%を示しているが，厳密な混合比を示しても，あまり重要とはいえない個々の色感とかモデル塗装上の個性という問題もあり，あくまでも，この混合比は目安とお考え願いたい

☆グラマンA-6イントルダーのマーキング☆
（その3）

① A-6E、空母コンステレーション搭載VA-165（第165攻撃飛行隊）所属機
② A-6A、VA-42（第42攻撃飛行隊）"グリーンポラン" 所属機
③A-6A、空母キティホーク搭載VA-52（第52攻撃飛行隊）"ナイトライダーズ" 所属機

➡ VMA（AW）224（第224海兵全天候攻撃飛行隊）所属のA-6E。飛行隊司令官機である。

↑ A-6Aの空気取入口付近のマーキングの詳細

↓ 第42攻撃飛行隊(VA-42)"グリーン・ポーンズ"(Green Pawns)所属のA-6A

写真上と下もモロタイ島のピタエ空軍基地で撮影した写真偵察型のライトニングF-5G。第6写真偵察大隊(6th PRG)所属の1機である。F-5GはP-38Lを改造した写真偵察型で、機首にK-17カメラを4台装備している。写真ではそのカメラ窓がよくわかる。上の写真の機体では11回の出撃マークが記されている。

The F-5G Lightning, with four K-17 cameras on the nose was an "article of value" taken at Pitae AFB, Morotai Is.

装備機でたどる 米第5空軍戦史 ⑧

WINGS OF 5th AIR FORCE

米第5空軍の翼たち、今回はP-47サンダーボルトとB-24Dリベレーターのはなやかなマーキングの機体。

〔左〕1943年末か1944年初めころに撮影したP-47D。第348戦闘大隊(348th FG)所属機と思われる1機。

〔下〕これも第348戦闘大隊第341戦闘中隊(341st FS)所属のP-47D。1944年秋、ビアク島西方のヌンホル島で撮影。左の写真の機体のニックネームは"ミス・ミュット(あほう)II"、この写真の機体は被弾、撃墜されることなき"ミス・バージニティ(処女)"とウイットにとんで、意味深なのが多い。P-47Dサンダーボルトを装備して1943年なかばから第5空軍のさん下に入った第348戦闘大隊は、当初、第340、431、342の3個中隊であったが、44年10月から第460が加わって4個中隊編成となった。P-47Dで南太平洋戦を闘いぬき、1945年1月にP-51Dに機種改変。終戦まで約2か年の戦闘で356機の日本機を撃墜している。

← P-47D of 348th Fighter Group, 1943−1944. (W. D. Erbeck)

↓ P-47D of 341st Fighter sqdn, 348th Fighter Group, Numfoor Is, West of Biak, autumn 1944. (J. M. Nixon)

↑ B-24D nose markings of 90th F.G. (W.D. Erbeck)

↓ P-47D of 341st F.S, 348th F.G., Port Moresby, New Guinea, autumn, 1943. (James M. Nixon)

〔上〕1942年11月なかばから第5空軍に編入された第90爆撃大隊(90th BG)"ザ・ジョリイ・ロジャーズ"のB-24Dリベレーターの機首マーキング。前回も一部紹介したが，いずれも歴戦のB-24Dである。

〔右〕これも左ページ下と同じく第348戦闘大隊第341戦闘中隊所属のP-47D，1943年秋，ニューギニアのポートモレスビーで撮影。

P-47D of 36th F.S., 8th F.G., Port Moresby, December 1943. (Jim Rinehart)

〔上・右〕第8戦闘大隊（8th　FG）第36戦闘中隊（36th　FS）所属のP-47D。写真上は1943年12月、右は同年11月にいずれもポートモレスビーで撮影したもの。第8戦闘大隊はP-39D装備の部隊であったが、第36戦闘中隊のみが1943年10月から同年末までの一時期P-47Dで闘い、のちに全中隊ともP-38に機種改変している。第8戦闘大隊の1942年4月から終戦までの撃墜戦果は443機。〔下〕前ページと同じく第348戦闘大隊第341戦闘中隊のP-47D。1943年秋、ポートモレスビーにて。

(W. K. Giroux)

P-47D of 341st F.S., 348th F.G., Port Moresby, autumn 1943. (James M. Nixon)

Jumbo Jet B.747SP-21 (N533PA Clipper Freedom, production No.21025), PAN AM introduced in 1976. Placed in New-York-Tokyo non-stop service, May 1976.

エアラインの翼

Pan Am's Planes

パン・アメリカン航空 ㉑

〔上〕パン・アメリカンが1976年に導入した低コスト長距離型のジャンボ・ジェットB.747SP-21（N533PAクリッパー・フリーダム、製造No.21025）。パンナムでは1973年9月に同機を10機発注したが、のちに5機に減らし、1番機を1975年末に受領、翌76年5月1日よりニューヨーク－東京間ノンストップ路線に就航させた。写真の機体は量産4号機で、レントン飛行場を離陸して飛行テストに向うところ。飛行テストはN40135のシップ・ナンバーで行なわれた。

〔下〕日本にはあまり姿を見せなかったパンナムのB.727-21（N324PA、製造No.19006）。写真の機体は滑走路の短い中南米、カリブ海諸島および西ドイツのテンペエローブ空港などへの路線に使用していたDC-6Bの代替機として1966年5月5日に納入されたもので、1975年11月5日にアラスカ航空に売却、N324ASの登録ナンバーとなっている。米軍では1965年から4機のB.707と13機のDC-6Bを使って、ベトナム戦の帰休兵をサイゴンと横田基地間に空輸するR&R（レスト&リハビリテーション）サービス・フライトを開始したが、これは1967年3月より全便がジェット化され、DC-6BはB.727-21に代えられた。写真はこの輸送に使われたときのもので、1967年5月末、エンジンの交換およびタイム・チェックのために羽田空港に飛来した同機。パンナムの現在の主力機はボーイングB.747-121（30機）とB.707-321B（52機）。保有機すべてがボーイング製というのもこの航空会社の特徴である。ジャンボではほかに貨物輸送型のB.747Fが1機、貨客コンバーチブルのB.747-200Cが1機、長距離型のB.747SPが5機あり、それにB.707-321Cが14機、B.727-21が13機である。

PAN AM B.727-21 (N324PA, Pro. No.19006), delivered on 5 May 1966. (Photo & Caption: K. Sasano)

ジェット戦闘機の先輩たち

イギリス篇 ⑬

デハビランド・バンパイア(2)

〔上・下・右上〕複座夜間戦闘機型のバンパイアN.F.MK.10。前号で紹介したF.B.MK.5につづくバンパイアの主要生産型には、F.B.MK.5のコクピット内にエアコン装備などをして改造した熱帯地型のF.B.MK.9があり、1949年から51年にかけて300機が生産された。このF.B.MK.9につづいて出現したのが写真のN.F.MK.10であるが、これはもともとD.H.113としてデハビランドが輸出をねらって自主開発した複座戦闘機であった。

Prototype D.H.113 Vampire Night Fighter G-5-2. Pro. No.1 (WP 232) was delivered to RAF under the designation Vampire N.F.Mk.10, in 1951.

〔バンパイアN.F.MK.10データ〕デハビランド・ゴブリン3(1,519kg st)×1、全幅11.58m、全長10.54m、全高2.00m、翼面積24.33m²、自重3,167kg、全備重量5,140kg、最大速度884km/h(高度6,096m)、上昇率1,371m/分、最大航続距離1,963km(落下増槽2個搭載)

D.H.113に対しては、1949年10月にエジプト空軍から12機が発注されて量産に入ったが、のちに同国空軍への武器輸出が禁止され、英空軍がミーテイアN.F.MK.11が装備されるまでのつなぎの夜間戦闘機として、N.F.MK.10の制式名で採用することになったものである。ここの写真はすべてその原型1号機のG-5-2である。N.F.MK.10の量産1号機WP232は1951年に英空軍に引渡され、ケント州ウェストマリングの第25スコードロンを手はじめに数個スコードロンがモスキート夜間戦闘機型に代えて装備した。N.F.MK.10はバンパイアの最初の複座型であり、パイロットとレーダー航法士が並列にすわるため、ナセルがやや広いものとなり、機首もA.I.MK.10レーダーを積んで延長されている。武装はF.B.MK.9と同じく、機首に20mm機関砲×4。

(下2枚)MK.10の夜間戦闘用装備をはずして、複操縦式とした練習型のT.MK.11。1951年から800機余が生産されている。

Vampire T.Mk.11, used for the RAF jet pit training program.

Vampire T.Mk.22, used for the Royal Navy's jet familiarization program. Seventy-three planes were delivered to the Navy, 1954—1955.

バンパイアT.MK.11が採用されて、英空軍のジェット戦闘機パイロットの養成課程は大きく変った。本機が採用されるまでは、パイロットへの第1段階である飛行訓練学校は初練のレシプロ機ハーバードの課程のみで、高等飛行訓練学校に進んでからミーテアT.7で初めてジェット機を体験するというコースであったが、1953年ごろからは、これも新しく採用された並列複座の初練ハンティング・プロボストと本機の組合わせで、初級の飛行訓練学校でもジェット機の訓練ができるようになった。これと同時に高等飛行訓練学校は廃止されて、初級の飛行訓練学校を卒業すると、ただちに機種転換訓練部隊(OCU)へ進むこととなった。前ページ写真でおわかりのように、T.MK.11は量産6号機以降、風防が視界の良いワンピースのものに改められ、垂直尾翼の前縁がブームに沿って前方に延ばされて、水平尾翼も翼幅が延長されて両端が垂直尾翼の外側にはみ出す形状となった。また操縦席は両席とも射出座席となり、航法訓練のために主翼下に100ガロンの落下増槽が2個装備できた。

Vampire F.Mk.3, in service for Canadian AF. Countries used Vampire models reached 15.

T.MK.11の武装は20mmイスパノ404機関砲4門がそのままで、攻撃訓練のために25-lb爆弾か60-lbロケット弾8発、または500-lb爆弾2発を装備した。

〔左上・下・下〕英海軍航空隊に装備されたシー・バンパイアT.MK.22。本機はT.MK.11の海軍型で、1954年から55年5月までのあいだに73機が引渡されて、第749、736、738、764、781や予備役部隊など第二線級のスコードロンに装備された。海軍航空隊はこのT.MK.22の前に、F.B.MK.5を艦上機に改造したF.MK.20を18機受領しているが、これも二線級部隊への装備で、ジェット機を習得するための慣熟訓練に使われている。しかしF.MK.1原型改造機のLZ551が1945年12月3日、空母オーシャンからの離着艦を実施、空母から発進した最初の純ジェット機の栄誉はバンパイアに輝いた。〔上〕カナダ空軍に装備されたF.MK.3の1機。バンパイアはオーストラリアやスウェーデンでライセンス生産されたほか、世界各国の空軍に装備されており、複座練習型を含めると本機を使用した空軍は15か国以上におよぶ。